

Embarcación inflable de la Serie M

Embarcación inflable de la serie M 570/620

8M0110036 515 spa

Mercury Marine agradece la adquisición de una de sus embarcaciones inflables. Ha sido una excelente inversión para disfrutar de la navegación. Estamos convencidos de que supondrá muchos años de navegación agradable.

Nuestro manual del propietario contiene toda la información de seguridad y uso necesaria para obtener el máximo provecho de esta embarcación inflable. También ofrece información sobre cuidados y mantenimientos que contribuyen a proteger la inversión efectuada. Conservar este manual para futuras consultas.

El piloto, los pasajeros y la embarcación se rigen por normas y reglamentaciones locales, nacionales e internacionales (cuando proceda) sobre las vías de navegación. Si no se está familiarizado con estas normas y reglamentaciones, las autoridades locales de recursos naturales pueden ofrecer la ayuda que se necesite. Los cursos de seguridad impartidos por organizaciones nacionales y locales son recomendables para quien no esté familiarizado con las normas y reglamentaciones que rigen el pilotaje de embarcaciones.

Con los cuidados y mantenimiento adecuados, es posible disfrutar de este producto durante muchas temporadas de navegación. A fin de asegurar el máximo rendimiento y un uso sin preocupaciones, se recomienda leer y comprender este manual antes de utilizar la embarcación inflable.

Mensaje de garantía

El producto adquirido incluye una **garantía limitada** de Mercury Marine. Los términos de la garantía se explican en la sección **Información sobre la garantía** de este manual. La declaración de garantía contiene una descripción de las inclusiones y exclusiones de la cobertura, su duración y la mejor forma de obtenerla, **importantes descargos y limitaciones de responsabilidad por daños** y otra información relacionada. Es aconsejable revisar esta información importante.

La descripción y las especificaciones aquí contenidas estaban vigentes cuando se aprobó la impresión de este manual. Mercury Marine, con su política de mejoras continuas, se reserva el derecho de dejar de fabricar modelos en cualquier momento o cambiar especificaciones, diseños, métodos o procedimientos sin previo aviso y sin incurrir en ninguna obligación.

Anotar el número de identificación del casco (HIN) y el modelo / número de serie del motor. El HIN se encuentra en la parte trasera de la embarcación, costado de estribor. El modelo / número de serie del motor está en el soporte giratorio. Esta información es necesaria para obtener piezas y servicio de garantía, o para facilitar los datos de la embarcación inflable en caso de robo.

Fecha de compra	
Nombre del concesionario	
Dirección	
Teléfono	
HIN	
Nº de serie del motor	
Nº de modelo del motor	

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin, EE.UU.

Información sobre marcas comerciales y derechos de propiedad intelectual

INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA

Información general

Componentes de la embarcación

Transporte

Funcionamiento

Mantenimiento

Reparaciones

Almacenamiento

Asistencia de servicio al propietario

INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA

Transferencia de garantía

La garantía limitada se puede transferir a otro propietario, pero únicamente para el resto de la parte disponible de la garantía limitada. Esta posibilidad no rige para productos usados en aplicaciones comerciales.

Para transferir la garantía a un nuevo propietario, debe enviarse por correo postal o fax una copia de la factura de venta o del acuerdo de compra, el nombre y la dirección del nuevo propietario, y el número de serie del motor al departamento de inscripción de garantía (Warranty Registration Department) de Mercury Marine. En los Estados Unidos y Canadá, estos documentos deben enviarse a:

Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax +1 920 907 6663

Después de procesar la transferencia de la garantía, Mercury Marine enviará por correo postal la verificación del registro al nuevo propietario del producto.

Este servicio es gratuito.

Para los productos comprados fuera de Estados Unidos y Canadá, consultar al distribuidor nacional o al centro de servicio de Marine Power más cercano.

Registro de garantía—Estados Unidos y Canadá

Para que el producto cumpla con los requisitos de cobertura de la garantía, es necesario inscribirlo en Mercury Marine.

En el momento de la venta, el concesionario debe rellenar el registro de garantía y enviarlo inmediatamente a Mercury Marine a través de MercNET, correo electrónico o correo postal. Al recibir este registro de garantía, Mercury Marine procederá a su inscripción.

El concesionario que realice la venta debe facilitar una copia de la inscripción de la garantía al comprador.

Para la política de privacidad de Mercury Marine, visitar https://www.mercurymarine.com/en/us/privacy-policy.

NOTA: *Mercury Marine y cualquier concesionario de productos Mercury Marine vendidos en los Estados Unidos deben mantener listas de registro en caso de que la Ley Federal para la Seguridad requiera notificar la retirada de algún producto del mercado por razones de seguridad.*

Puede cambiar su dirección registrada en cualquier momento, incluso en el momento de presentar una reclamación de garantía, llamando a Mercury Marine o enviando una carta o un fax que incluya su nombre, dirección anterior, dirección nueva y el número de serie del motor al Departamento de registro de garantía de Mercury Marine. El concesionario también puede tramitar este cambio de información.
Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax +1 920 907 6663

FUERA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ

Para los productos comprados fuera de Estados Unidos y Canadá, consultar al distribuidor nacional o al centro de servicio de Marine Power más cercano.

Garantía limitada para embarcaciones inflables de Mercury - Estados Unidos y Canadá

Fuera de los Estados Unidos y Canadá: consultar al concesionario local.

INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA

COBERTURA DE LA GARANTÍA

Mercury Marine garantiza que sus embarcaciones inflables carecen de defectos de material y fabricación durante el período descrito a continuación.

DURACIÓN DE LA COBERTURA

Esta garantía limitada cubre el casco de fibra de vidrio, el suelo del Air Deck® y todos los acoplamientos y accesorios del casco (tablas del suelo, asientos, sujeciones de cabos, escalameras, remos, cabos, bomba de aire, manillas de elevación, anillas en forma de D, sujeciones de remos, válvulas, cinturones de asientos, integridad del peto de popa, etc.) durante un (1) año a partir de la fecha de la primera venta del producto, o de la fecha en que el producto se ponga en servicio por primera vez, lo que ocurra antes. Todos los tejidos que contiene aire están garantizados contra defectos de material o fabricación causantes de vesiculación y deslaminado durante cinco (5) años para los de cloruro de polivinilo (PVC) y diez (10) años para los de polietileno clorosulfonado (CSM). La reparación, la sustitución de piezas o la realización de servicio bajo esta garantía no amplían la duración de la misma más allá de su fecha de vencimiento original. La cobertura de garantía que no haya vencido puede transferirse a un comprador posterior una vez que se realice el registro adecuado del producto.

CONDICIONES QUE SE DEBEN CUMPLIR PARA OBTENER LA COBERTURA DE LA GARANTÍA

La cobertura de la garantía sólo procede para los clientes finales que compran a un concesionario autorizado por Mercury Marine para distribuir el producto en el país en el que ocurrió la venta. La cobertura de la garantía entra en vigor una vez que el concesionario haya registrado debidamente el producto. El mantenimiento sistemático descrito en el Manual de funcionamiento y mantenimiento debe realizarse a su debido tiempo para conservar la cobertura de la garantía.. Si este mantenimiento lo realiza el usuario final, Mercury Marine se reserva el derecho de condicionar la cobertura futura de la garantía a la prueba del mantenimiento correcto.

OBLIGACIONES DE MERCURY MARINE

La única y exclusiva obligación de Mercury Marine de acuerdo con esta garantía se limita, a decisión nuestra, a la reparación de una pieza defectuosa, a la sustitución de tal pieza o piezas por piezas nuevas o reacondicionadas certificadas por Mercury Marine, o al reembolso del precio de compra del producto Mercury. La única y exclusiva obligación de Mercury Marine al amparo de la garantía limitada contra el deslaminado del tejido es la sustitución de la capa exterior de la embarcación (únicamente la capa exterior de la embarcación). Mercury Marine se reserva el derecho de mejorar o modificar productos de fabricación anterior.

CÓMO OBTENER LA COBERTURA DE LA GARANTÍA

El cliente debe conceder a Mercury Marine una oportunidad razonable para efectuar la reparación, así como el acceso razonable al producto para el servicio de garantía. Las reclamaciones de garantía se deben efectuar entregando el producto a un concesionario de Mercury Marine para que realice el servicio. Si el comprador no puede entregar el producto a dicho concesionario, se debe informar por escrito al departamento de servicio de Mercury Marine. Seguidamente, Mercury dispondrá lo necesario para la inspección y cualquier reparación amparada por la garantía. El comprador deberá pagar todos los gastos de transporte y el tiempo de desplazamiento correspondientes. Si la garantía no cubre el servicio proporcionado, el comprador deberá pagar toda la mano de obra y materiales correspondientes, así como cualquier otro gasto asociado a dicho servicio. Salvo que lo solicite Mercury Marine, el comprador no deberá enviar el producto o las piezas del mismo directamente a Mercury Marine. A fin de obtener la cobertura cuando se solicita el servicio de garantía, se debe presentar al concesionario la prueba de que la propiedad ha sido registrada.

INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTÍA

LO QUE NO CUBRE LA GARANTÍA

Esta garantía limitada no cubre artículos de mantenimiento sistemático, ajustes, uso y desgaste normales, perforación, descoloración, oxidación, abrasión o daño causado por abuso, uso indebido, negligencia, accidente, servicio indebido, uso de piezas o accesorios no fabricados ni vendidos por Mercury Marine, ni la alteración o retirada de piezas. El uso del producto en carreras u otras actividades de competición, en cualquier momento, incluso por un propietario anterior del producto, anula la garantía. El motor, los accesorios del motor, los controles, las hélices, las baterías u otros accesorios tienen sus propias garantías individuales.

Los gastos relacionados con el arrastre, botadura, remolque, almacenamiento, servicios telefónicos, arriendo, inconveniencia, derechos de guía, cobertura de seguro, pagos de préstamos, pérdida de tiempo, pérdida de ingresos, o cualquier otro tipo de daños incidentales o emergentes no están cubiertos por esta garantía.

Ningún individuo ni entidad, incluidos los concesionarios de Mercury Marine, ha sido autorizado por Mercury Marine para realizar ninguna afirmación, manifestación ni garantía con respecto al producto distinta de las contenidas en esta Garantía Limitada, y si se hicieran, no se le podrán exigir legalmente a Mercury Marine.

CLÁUSULA DE EXENCIÓN Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD:

SE RECHAZAN EXPRESAMENTE LAS GARANTÍAS IMPLÍCITAS DE COMERCIABILIDAD E IDONEIDAD PARA UN FIN DETERMINADO. EN LA MEDIDA EN QUE NO SE PUEDAN RECHAZAR, LAS GARANTÍAS IMPLÍCITAS QUEDAN LIMITADAS A LA DURACIÓN DE LA GARANTÍA EXPRESA. SE EXCLUYEN DE LA COBERTURA DE ESTA GARANTÍA LOS DAÑOS INCIDENTALES Y EMERGENTES. ALGUNOS ESTADOS O PAÍSES NO PERMITEN CLÁUSULAS DE DENEGACIÓN, LIMITACIÓN Y EXCLUSIÓN DE RESPONSABILIDAD COMO LA DESCRITA ANTERIORMENTE; EN CONSECUENCIA, ES POSIBLE QUE NO SEAN APLICABLES AL COMPRADOR DE ESTE PRODUCTO. ESTA GARANTÍA OTORGA DERECHOS LEGALES ESPECÍFICOS Y ES POSIBLE QUE SE TENGAN ADEMÁS OTROS DERECHOS LEGALES QUE VARÍAN ENTRE ESTADOS Y PAÍSES.

INFORMACIÓN GENERAL

Responsabilidades del usuario de la embarcación

El operador (piloto) es responsable del uso seguro de la embarcación, y de la seguridad de los ocupantes y del público en general. Se recomienda encarecidamente que el piloto lea y comprenda la totalidad de este manual antes de pilotar la embarcación.

Cerciorarse de instruir cuando menos a una persona más a bordo sobre los fundamentos de arranque y funcionamiento del fueraborda y en el manejo de la embarcación en caso de que el piloto no pueda hacerse cargo de la embarcación.

Antes de pilotar la embarcación

Leer detenidamente este manual y comprender su contenido. Aprender el funcionamiento correcto de la embarcación. Para cualquier consulta, dirigirse al concesionario.

La puesta en práctica de la información de seguridad y funcionamiento en conjunción con el sentido común ayudarán a evitar lesiones personales y daños al producto.

Este manual utiliza las siguientes alertas de seguridad para advertir acerca de instrucciones de seguridad especiales que deberían respetarse.

⚠ ADVERTENCIA
Indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede ocasionar lesiones graves o la muerte.

⚠ PRECAUCIÓN
Indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede ocasionar lesiones leves o moderadas.

AVISO
Indica una situación que, de no evitarse, puede ocasionar el fallo del motor o de algún componente principal.

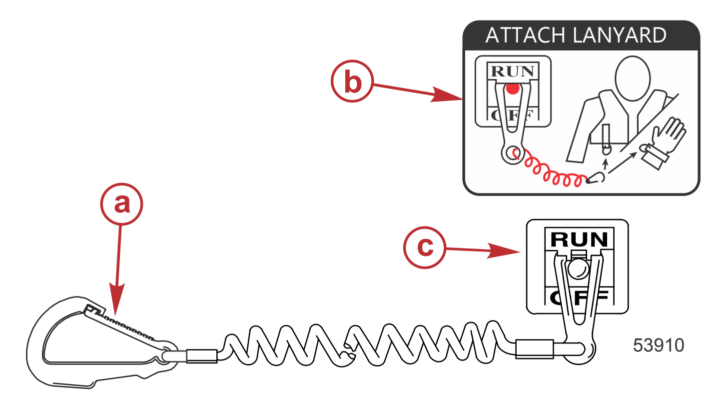
Interruptor de parada de emergencia

El propósito del interruptor de parada de emergencia es apagar el motor cuando el operador se aleja demasiado de la posición del operador (como al salir expulsado accidentalmente de la posición del operador) como para activar el interruptor. Los fuerabordas con caña del timón y ciertas unidades accionadas por control remoto cuentan con un interruptor de parada de emergencia. Se puede instalar un interruptor de parada de emergencia como un accesorio: generalmente en el tablero de control o en un sitio adyacente a la posición del operador.

Una calcomanía situada junto al interruptor de parada de emergencia sirve como recordatorio visual para que el operario se coloque el interruptor de parada de emergencia en el equipo de flotación personal (PFD) o en la muñeca.

INFORMACIÓN GENERAL

El cabo de emergencia normalmente mide 122-152 cm (4-5 pies) de largo cuando está estirado. Posee un elemento en un extremo para insertarlo en el interruptor y un enganche en el otro extremo para sujetarlo al PFD o la muñeca del operador. El interruptor de parada de emergencia está enrollado para que, al encontrarse en reposo, sea lo más corto posible, minimizando así la probabilidad de enredo con objetos cercanos. Su longitud al encontrarse estirado ha sido diseñada para minimizar la probabilidad de activación accidental en caso de que el operador elija desplazarse en un área cercana a su posición normal. Si se desea un cabo más corto, enrollar parte del mismo alrededor de la muñeca o pierna del operador, o hacer un nudo en el cabo.



- a - Enganche del cabo de emergencia
- b - Calcomanía del interruptor de emergencia
- c - Interruptor de parada de emergencia

Antes de continuar, leer la siguiente información sobre seguridad.

Información importante respecto a la seguridad: El propósito de un interruptor de parada de emergencia es detener el motor cuando el operador se encuentre lo suficientemente alejado de su puesto para activar el interruptor. Esto podría ocurrir si el operador se cae accidentalmente por la borda o se desplaza por la embarcación una distancia lo suficientemente alejada de su puesto. La probabilidad de que ocurran caídas por la borda o expulsiones accidentales es mayor en cierto tipos de embarcaciones, tales como las inflables de bordes bajos, las lanchas para pescar, las de alto rendimiento y las barcas de pesca ligeras, de manejo sensible y que se dirigen mediante una caña de timón. Es más probable que las caídas por la borda y las expulsiones accidentales ocurran como resultado de métodos de conducción deficientes, tales como sentarse en el respaldo del asiento o en la regala a velocidades de planeo, ponerse de pie a velocidades de planeo, sentarse en las cubiertas elevadas de las embarcaciones de pesca, trasladarse a velocidades de planeo en aguas poco profundas o plagadas de obstáculos, soltar el timón o la manilla del timón mientras tiran en alguna dirección, consumir alcohol o estupefacientes o ejecutar maniobras de alto riesgo con la embarcación a alta velocidad.

Si bien la activación del interruptor de parada de emergencia detendrá inmediatamente el motor, la embarcación continuará avanzando por inercia una distancia adicional que depende de la velocidad y el grado de viraje en ese momento. Sin embargo, la embarcación no describirá un círculo completo. Mientras la embarcación avanza por inercia, las lesiones que puede causar a las personas que estén en su trayectoria son de la misma gravedad que cuando avanza impulsada por el motor.

Se recomienda encarecidamente instruir a otros ocupantes sobre el arranque y los procedimientos de funcionamiento correctos, para que sepan utilizar el motor en caso de emergencia (por ejemplo, si el piloto sale despedido por accidente).

INFORMACIÓN GENERAL

⚠ ADVERTENCIA

Si el operador se cae de la embarcación, detener el motor inmediatamente para reducir la posibilidad de lesiones graves o incluso la muerte si le golpea la embarcación. Siempre se deben conectar correctamente el operador y el interruptor de parada con una cuerda de parada de emergencia.

⚠ ADVERTENCIA

Evitar las lesiones graves o mortales causadas por las fuerzas de desaceleración que se producen al activar de manera accidental o involuntaria el interruptor de parada. El operador de la embarcación nunca debe abandonar su puesto sin desconectarse del interruptor de parada de emergencia.

También es posible la activación accidental o involuntaria del interruptor durante el funcionamiento normal. Esto podría ocasionar cualquiera de las siguientes situaciones potencialmente peligrosas:

- Los ocupantes podrían salir despedidos hacia adelante debido a una pérdida inesperada del movimiento de avance, algo especialmente importante para los pasajeros de la parte delantera de la embarcación, que podrían salir despedidos por la proa y golpearse con la caja de engranajes o la hélice.
- Pérdida de potencia y control direccional en aguas agitadas, corrientes intensas o vientos fuertes.
- Pérdida de control al atracar.

MANTENER EL INTERRUPTOR DE PARADA DE EMERGENCIA Y EL CABO DE EMERGENCIA EN BUEN ESTADO DE FUNCIONAMIENTO

Antes de cada uso, comprobar que el interruptor de parada de emergencia funciona correctamente. Arrancar el motor y pararlo tirando del cabo. Si el motor no se apaga, hacer reparar el interruptor antes de utilizar la embarcación.

Antes de cada uso, inspeccionar el cabo para comprobar que se halla en buen estado de funcionamiento y que carece de roturas, cortes o desgaste. Comprobar que las presillas de los extremos del cabo se hallan en buen estado. Sustituir cualquier cabo de emergencia dañado o desgastado.

Protección de las personas en el agua

MIENTRAS SE NAVEGA

Es muy difícil para alguien que está de pie o flotando en el agua reaccionar rápidamente a fin de evadir una embarcación que se le aproxima, aún incluso a baja velocidad.



Aminorar la velocidad y extremar las precauciones siempre que se navegue por zonas donde pueda haber bañistas.

Si una embarcación se desplaza (aunque sea por inercia solamente) y la palanca de cambios del fueraborda está en punto muerto, el agua tiene fuerza suficiente para hacer girar la hélice. Este giro de la hélice en punto muerto puede ocasionar lesiones graves.

CON LA EMBARCACIÓN PARADA

⚠ ADVERTENCIA

La rotación de una hélice, una embarcación en movimiento o cualquier dispositivo sólido unido a la embarcación puede provocar lesiones graves o incluso la muerte a los nadadores. Apagar el motor inmediatamente si hay alguien en el agua cerca de la embarcación.

Cambiar el fueraborda a punto muerto y apagar el motor antes de permitir que alguien nade o esté en el agua cerca de la embarcación.

Saltos sobre olas y estelas

Al navegar con embarcaciones de recreo, es natural que se crucen olas y estelas. Sin embargo, cuando esta actividad se hace con la suficiente velocidad como para hacer que parte del casco de la embarcación o su casco entero se salga del agua, entonces surgen ciertos peligros, particularmente cuando la embarcación entra de nuevo al agua.



El peligro más grave es un posible cambio de rumbo de la embarcación en pleno salto. En tal caso el impacto con el agua puede ocasionar que la embarcación vire violentamente en otra dirección. Tal cambio brusco de dirección puede arrojar a los ocupantes de su sitio o fuera de la embarcación.

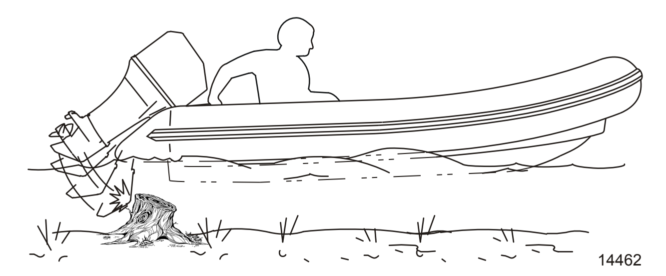
⚠ ADVERTENCIA

El salto sobre olas o estelas puede provocar lesiones graves o incluso la muerte a los ocupantes que salgan despedidos dentro o fuera de la embarcación. Siempre que sea posible, no saltar sobre olas o estelas.

Existe otro resultado peligroso, aunque menos frecuente, por permitir el despegue de la embarcación desde una ola o estela. Si la proa de la embarcación se inclina lo suficiente mientras está en el aire, al entrar en contacto con el agua puede penetrar bajo la superficie de la misma y hundirse durante un instante. En términos prácticos, esto hará que la embarcación se detenga instantáneamente y los ocupantes pueden ser lanzados hacia delante. La embarcación también podría virar bruscamente hacia un lado.

Choque con obstáculos sumergidos

Se debe reducir la velocidad y proceder cautelosamente al pilotar la embarcación en áreas poco profundas o en áreas en las que se sospecha que pueda haber obstáculos bajo el agua que pueden golpear contra el fueraborda o el fondo de la embarcación. **Controlar la velocidad de la embarcación es lo mejor que se puede hacer para reducir las lesiones o el daño por impacto al chocar contra un objeto flotante o sumergido. En estas condiciones, la velocidad mínima de planeo de la embarcación será de 24 - 40 km/h (15 - 25 MPH).**



Golpear un objeto flotante o sumergido puede acarrear lo siguiente:

- Parte o la totalidad del fueraborda podría salir despedida y caer en la embarcación.
- La embarcación podría cambiar repentinamente de dirección, haciendo que los ocupantes salgan despedidos de sus asientos o caigan al agua.
- Una reducción rápida de la velocidad, lanzando a los ocupantes hacia adelante o fuera de la embarcación.
- Daños por impacto al fueraborda y a la embarcación.

Téngase en cuenta que, en un impacto, la acción más importante a realizar para reducir las lesiones o los daños es controlar la velocidad de la embarcación. Cuando se navega en aguas donde se sabe si hay obstáculos sumergidos, la embarcación debe mantenerse a la velocidad mínima de planeo.

Después de chocar contra un objeto sumergido, se debe apagar el motor cuanto antes e inspeccionarlo para comprobar si hay piezas rotas o sueltas. Si hay daños o se sospecha que los haya, se debe llevar el fueraborda a un concesionario para que lo inspeccione minuciosamente y haga las reparaciones necesarias.

También deberá comprobarse si hay fracturas en el casco y el peto de popa, así como fugas de agua en la embarcación.

Al hacer funcionar un fueraborda dañado se pueden causar daños adicionales a otras partes del mismo, o podría afectarse el control de la embarcación. Si es necesario continuar navegando, hacerlo a poca velocidad.

⚠ ADVERTENCIA
El uso de una embarcación o un motor con daños por impacto puede producir daños en el producto, lesiones graves o incluso la muerte. Si la embarcación sufre cualquier tipo de impacto, hacer que un concesionario de Mercury Marine examine y repare la embarcación o el equipo motor.

Emisiones de escape

ATENCIÓN A LA POSIBILIDAD DE ENVENENAMIENTO POR MONÓXIDO DE CARBONO

El monóxido de carbono (CO) es un gas letal que se halla presente en las emanaciones del escape de todos los motores de combustión interna, entre ellos los que impulsan embarcaciones, y en los generadores que accionan accesorios de las embarcaciones. Aunque el CO es inodoro, incoloro e insípido, si se percibe el olor o el sabor del escape del motor, se está inhalando CO.

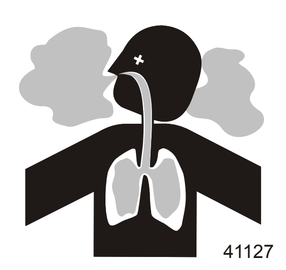
Los primeros síntomas del envenenamiento por monóxido de carbono, similares a los del mareo y la intoxicación, comprenden dolor de cabeza, vahídos, somnolencia y náuseas.

⚠ ADVERTENCIA

La inhalación de gases del escape del motor puede ocasionar envenenamiento por monóxido de carbono y producir pérdida del sentido, daño cerebral o la muerte. Evitar la exposición al monóxido de carbono.

No aproximarse a las zonas del escape durante el funcionamiento del motor. Mantener la embarcación bien ventilada mientras está en reposo o en movimiento.

NO APROXIMARSE A LAS ZONAS DEL ESCAPE

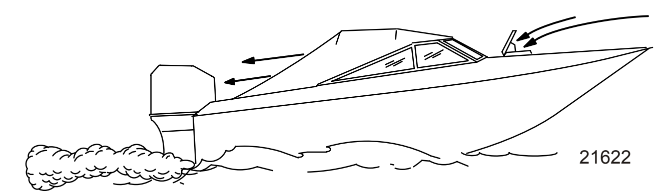


Las emanaciones del escape contienen monóxido de carbono perjudicial para la salud. Evitar las zonas en las que se concentren los gases del escape. Cuando los motores estén funcionando, impedir la proximidad de bañistas a la embarcación y no sentarse, tumbarse ni permanecer de pie en plataformas de natación o escaleras de abordaje. Durante la navegación, impedir la presencia de pasajeros inmediatamente detrás de la embarcación (arrastre de plataformas o personas). Esta práctica peligrosa, además de situar a las personas en una zona de gran concentración de emanaciones del escape, puede ocasionar accidentes con la hélice de la embarcación.

VENTILACIÓN CORRECTA

Ventilar la zona de pasajeros, abriendo las cortinas laterales o las escotillas delanteras para eliminar las emanaciones.

Ejemplo de circulación conveniente del aire a través de la embarcación:

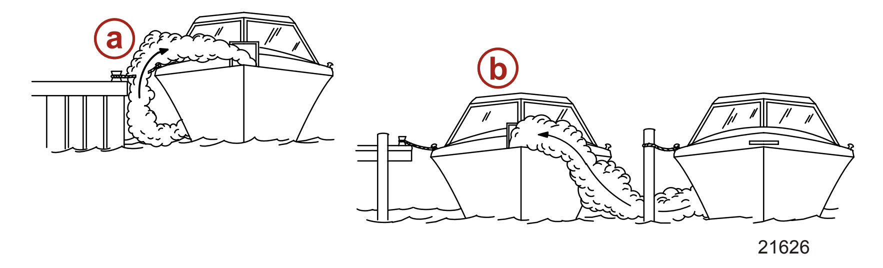


VENTILACIÓN DEFICIENTE

En determinadas condiciones de viento o de funcionamiento de la embarcación, si se mantienen las cabinas o los camarotes cerrados durante mucho tiempo y con una ventilación deficiente, aumentará la concentración de monóxido de carbono. Instalar uno o varios detectores de monóxido de carbono en la embarcación.

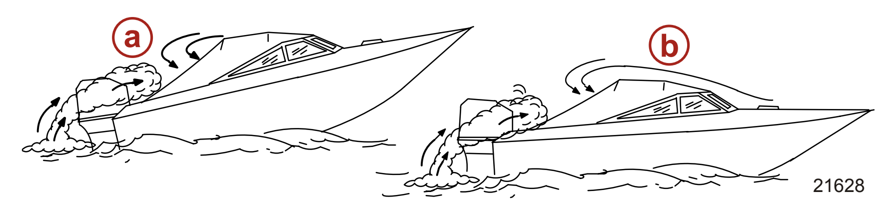
A pesar de ser poco corriente en los días con mar en calma, los pasajeros y bañistas que se encuentren en una zona abierta de la embarcación estacionaria que contenga o se encuentre cerca de un motor en funcionamiento, pueden estar expuestos a una concentración muy peligrosa de monóxido de carbono.

1. Ejemplos de ventilación deficiente en una embarcación estacionaria:



a - Funcionamiento del motor cuando la embarcación está atracada en un espacio cerrado
b - Atraque próximo a otra embarcación con el motor en funcionamiento

2. Ejemplos de ventilación deficiente cuando la embarcación está en movimiento:



a - Navegación con el ángulo de compensación de la proa demasiado elevado
b - Navegación con las escotillas delanteras cerradas (efecto de furgoneta)

Recomendaciones para una navegación segura

Para disfrutar de la navegación de forma segura, familiarizarse con los reglamentos y restricciones náuticas locales y gubernamentales, y tener en cuenta también las siguientes recomendaciones.

Conocer y respetar todas las reglas y leyes náuticas relacionadas con la navegación.

- Se recomienda a todos los operadores de embarcaciones a motor que realicen un curso de seguridad. En EE.UU., el Grupo auxiliar del servicio de guardacostas, los Escuadrones motorizados, la Cruz Roja y cualquier oficina estatal o provincial con jurisdicción legal en cuestiones de navegación ofrecen dichos cursos. Para obtener más información en EE.UU., llamar a la Boat U.S. Foundation, teléfono 1-800-336-BOAT (2628).

Realizar las inspecciones de seguridad y el mantenimiento requerido.

- Seguir un programa regular y asegurarse de que todas las reparaciones se realicen correctamente.

Comprobar el equipo de seguridad de a bordo.

- A continuación se incluyen algunas recomendaciones sobre los tipos de equipos de seguridad que deben llevarse a bordo durante la navegación:
  - ☐ Extintores de incendios homologados
  - ☐ Dispositivos de señales: Linterna, cohetes o bengalas, bandera y silbato o bocina
  - ☐ Herramientas necesarias para reparaciones pequeñas
  - ☐ Ancla y repuesto de la cadena del ancla
  - ☐ Bomba de sentina manual y repuestos de tapones de drenaje

- ☐ Agua potable
- ☐ Radio
- ☐ Paleta o remo
- ☐ Hélice de repuesto, cubos de propulsión y una llave inglesa apropiada
- ☐ Botiquín de primeros auxilios e instrucciones
- ☐ Recipientes de almacenaje herméticos al agua
- ☐ Recipientes de almacenaje herméticos al agua
- ☐ Brújula y mapa o carta marina de la zona
- ☐ Dispositivo de flotación personal (uno por persona a bordo)

Estar atento a las señales de cambio del tiempo y evitar la navegación con mal tiempo y mar agitado.

Comunicar a alguien el destino y el momento previsto del retorno.

Abordaje de los pasajeros.

- Parar el motor si hay pasajeros abordando, bajando o si se encuentran cerca de la parte trasera (popa) de la embarcación. No basta con poner la unidad de transmisión en punto muerto.

Usar dispositivos de flotación personales.

- La ley federal de Estados Unidos exige que haya un chaleco salvavidas (dispositivo de flotación personal) autorizado por el U.S. Coast Guard (Servicio de Guardacostas de los EE. UU.), del tamaño correcto y de fácil acceso por cada persona a bordo, además de un cojín o anillo para arrojar al agua. Se recomienda encarecidamente que todas las personas usen un chaleco salvavidas mientras estén a bordo.

Enseñar a otras personas a pilotar la embarcación.

- Instruir cuando menos a una persona a bordo sobre los conocimientos básicos de arrancar y controlar el motor y el manejo de la embarcación en caso de que el piloto quede inhabilitado o se caiga al agua.

No sobrecargar la embarcación.

- La mayoría de las embarcaciones están catalogadas y certificadas para capacidades de carga máxima (peso) (consultar la placa de capacidad de la embarcación). Conocer las limitaciones de funcionamiento y carga de la embarcación. Averiguar si la embarcación flota estando llena de agua. En caso de duda, consultar al concesionario de Mercury Marine o al constructor de la embarcación.

Comprobar que todos en la embarcación tengan un asiento.

- No permitir que nadie se siente ni viaje en alguna parte de la embarcación que no se haya diseñado para ese fin. Esto incluye los respaldos de los asientos, las regalas, el peto de popa, la proa, las cubiertas, los asientos de pesca elevados y cualquier asiento de pesca giratorio. Los pasajeros no deben sentarse ni situarse en ningún lugar donde una aceleración inesperada, parada súbita, pérdida inesperada del control de la embarcación o movimiento súbito de la embarcación pueda ocasionar la caída de una persona dentro o fuera de la embarcación. Verificar que todos los pasajeros tengan un asiento adecuado y que lo estén ocupando, antes de cualquier movimiento de la embarcación.

No pilotar nunca una embarcación bajo los efectos del alcohol o estupefacientes. La ley lo prohíbe.

- El alcohol o los estupefacientes pueden perjudicar el razonamiento y reducen en gran medida la capacidad de reaccionar rápidamente.

Conocer el área por la que se navega y evitar lugares peligrosos.

Permanecer alerta.

- La ley señala que el piloto de la embarcación es responsable de mantener una vigilancia apropiada, tanto visual como auditiva. El piloto debe tener la visión libre, en especial hacia el frente. Ningún pasajero, carga o asientos de pesca deben bloquear la visión del piloto si la embarcación navega a velocidad mayor que la de ralentí o de transición de planeo. Estar atento al agua, la estela y la posible presencia de otras personas.

No seguir nunca con la embarcación a un esquiador acuático.

- Una embarcación que se desplaza a 40 km/h (25 mph) alcanzaría en 5 segundos a un esquiador situado unos 60 m más adelante.

Estar atento a los esquiadores que se hayan caído.

- Al usar la embarcación para la práctica del esquí acuático o actividades similares, mantener siempre el esquiador caído en el costado de la embarcación correspondiente al piloto, mientras se regresa para prestarle asistencia. El piloto siempre debe mantener a la vista al esquiador y nunca debe retroceder en dirección del mismo o de cualquier otra persona en el agua.

Los accidentes deben comunicarse.

- La ley obliga a los pilotos a presentar un parte de accidente de navegación a la autoridad competente, en el caso de que la embarcación haya estado implicada en ciertos accidentes de navegación. Es obligatorio comunicar un accidente si 1) ha habido, de hecho o probablemente, pérdida de vidas humanas, 2) se han producido lesiones personales que precisen un tratamiento médico posterior a los primeros auxilios, 3) se han producido daños a otras embarcaciones o propiedades cuyo valor sea superior a 500 dólares o 4) si la embarcación se declara en siniestro total. Solicitar ayuda adicional a las autoridades locales.

Especificaciones generales de la serie M 570/620

Descripción	Modelo	
	570	**620**
Potencia mínima del fueraborda	67,1 kW (90 hp)	67,1 kW (90 hp)
Potencia recomendada del fueraborda	85,7 kW (115 hp)	111,9 kW (150 hp)
Hélice	Laser II - paso 19 (N/P: 48-899004A46)	Laser II - paso 19 (N/P: 48-899004A46)
Longitud del eje del motor	Largo	Largo
Capacidad máxima de personal	15	17
Capacidad máxima de carga	1336 kg (2945 lb)	1846 kg (4070 lb)
Longitud total	5,7 m (18 pies y 4")	6,2 m (20 pies y 2")
Manga total	2,387 m (7 ft 10 in.)	2,499 m (8 pies y 2")
Manga interior	1,30 m (4 pies y 3")	1,37 m (4 pies y 5")
Diámetro de la cámara de aire	50,8 cm (20 in.)	53,3 cm (21")
Presión recomendada de la cámara de aire	0,25 bar (3.6 psi)	0,25 bar (3.6 psi)
Número total de cámaras	5	5
Peso de la embarcación sin motor	419,6 kg (925 lb)	544,3 kg (1200 lb)
Tejido	CSM	CSM

INFORMACIÓN GENERAL

Equipo normal de la Serie M 570/620

Consola normal	
Sistema de dirección hidráulica	
Tipo de líquido	Líquido para la dirección hidráulica del timón
Configuración	Monocilindro de dirección y timón de 28 cc
Relación de dirección - de tope a tope	4,3 vueltas
Parabrisas	
Barandilla de acero inoxidable	
Pañol de banco con asiento de popa y respaldo	
Argollas de elevación (proa y popa)	
Cojín para cubierta superior de proa	
Depósito de combustible	106 l (28 US gal)
Cornamusa de proa	
Bomba automática de sentina	
Poste inclinable	
Cubierta antideslizante	
Espacio para las piernas del conductor	
Ducha de agua dulce (opcional)	
Luces interiores	
Panel de indicadores (combustible, voltaje, tacómetro, velocímetro)	
Escalerilla	

Placa del fabricante

La placa del constructor se encuentra en el puesto del timón.



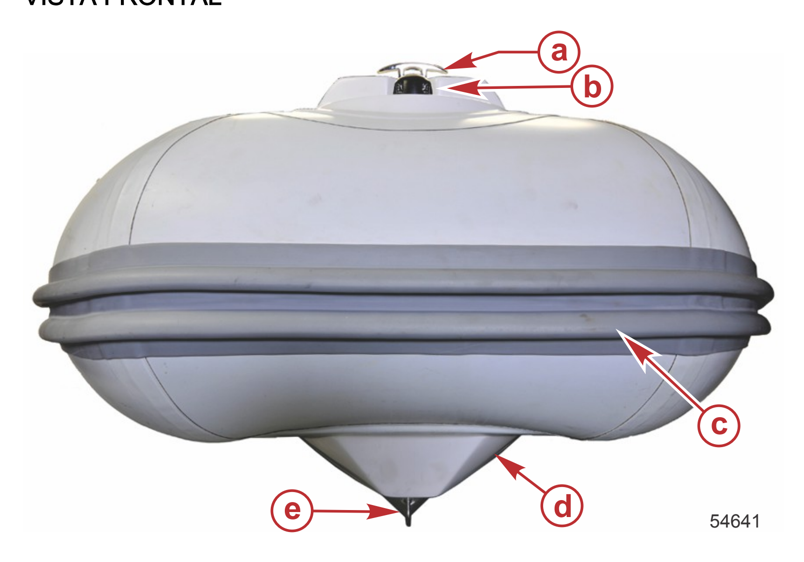
Imagen del modelo 570; el 620 es similar

- a - Capacidad de carga máxima—número de personas o peso
- b - Capacidad máxima de carga: ocupantes + fueraborda + depósito de combustible y equipo
- c - Potencia máxima del fueraborda
- d - Constructor
- e - Modelo

COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN

Ubicación de los componentes de los modelos 570/620

VISTA FRONTAL



a - Cornamusa de atraque
b - Luz de navegación
c - Traca de roce
d - Quilla
e - Argolla de amarre

COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN

VISTA DE POPA



- **a -** Peligro - calcomanía sobre monóxido de carbono
- **b -** Anillo de elevación (2)
- **c -** Correa de sujeción del peto de popa (2)
- **d -** Imbornal (2)
- **e -** Tapón/válvula de drenaje
- **f -** Advertencia - calcomanía sobre giro de la hélice
- **g -** Número de identificación del casco (HIN)
- **h -** Salida de la bomba de sentina
- **i -** Enchufe de luz de popa
- **j -** Tapa de depósito de combustible
- **k -** Cornamusa de atraque

COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN

DESCRIPCIÓN GENERAL

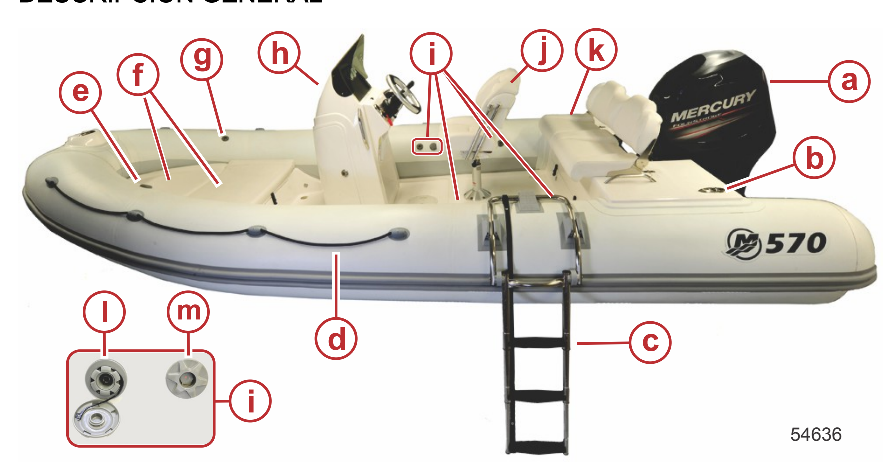
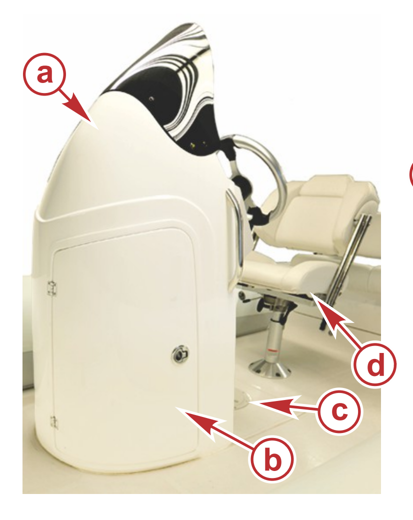


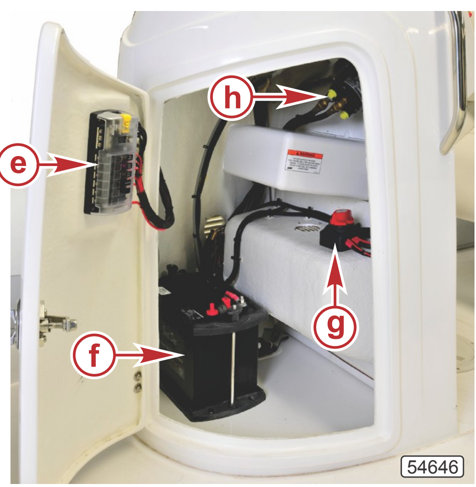
Imagen del modelo 570; el 620 es similar

a - Fueraborda
b - Cornamusa de atraque
c - Escalerilla
d - Manillas de proa (2)
e - Válvula de llenado de la cámara de aire delantera
f - Cojines de la escotilla delantera
g - Válvula de descarga de la cámara de aire delantera
h - Puesto del timón
i - Válvula de descarga y válvula de llenado de la cámara de aire trasera e intermedia (4)
j - Asiento del timón
k - Asiento trasero para pasajero
l - Válvula de llenado de la cámara de aire, sin tapa
m - Válvula de descarga de la cámara de aire

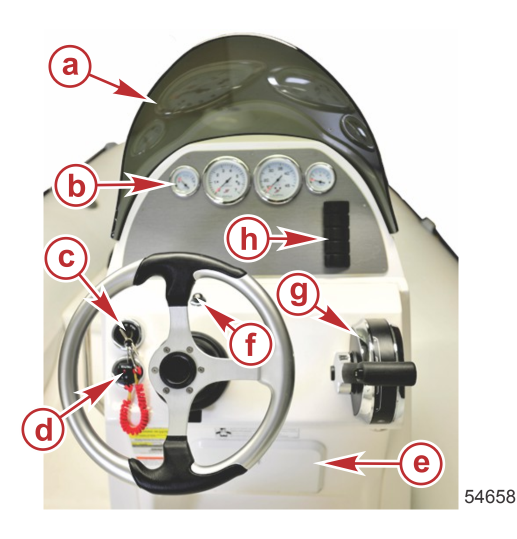
COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN

PUESTO DEL TIMÓN





- a - Puesto del timón
- b - Puerta de acceso
- c - Cubierta de acceso al depósito de combustible
- d - Asiento del timón
- e - Panel de fusibles
- f - Batería
- g - Interruptor de batería
- h - Bomba de la dirección hidráulica

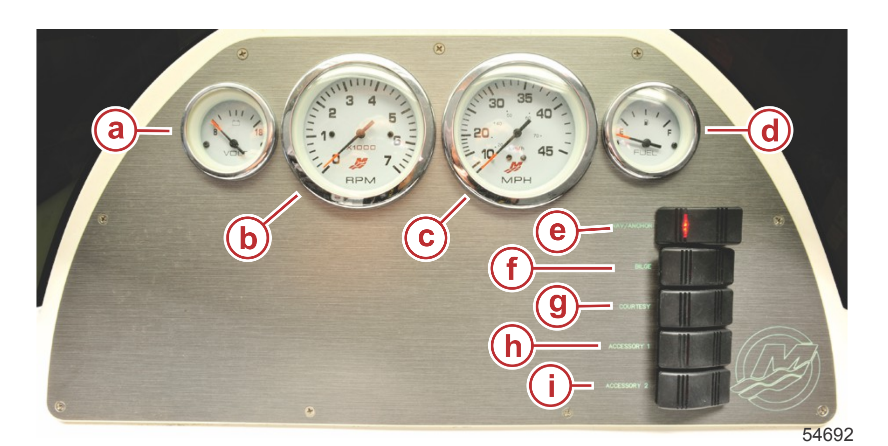


54658

Puesto del timón

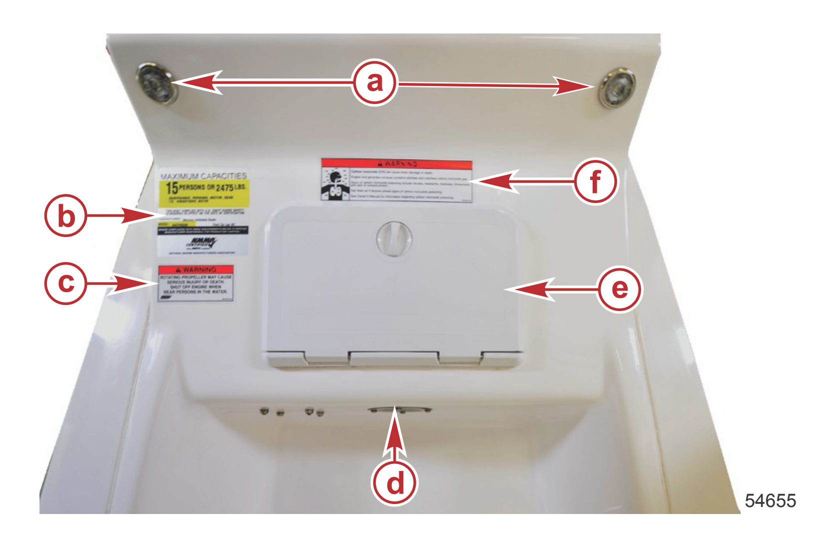
- a - Parabrisas
- b - Conjunto de indicadores
- c - Interruptor de la llave de encendido
- d - Interruptor de parada de emergencia
- e - Compartimento de almacenaje
- f - Tapa de llenado del depósito de la dirección hidráulica
- g - Control remoto de aceleración y cambio
- h - Panel de interruptores eléctricos

COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN



Panel de instrumentos

a - Voltímetro
b - Tacómetro
c - Velocímetro (MPH)
d - Indicador de combustible
e - Luces de navegación (navegación, desactivación, ancla)
f - Bomba de sentina
g - Luces interiores
h - Accesorio 1
i - Accesorio 2

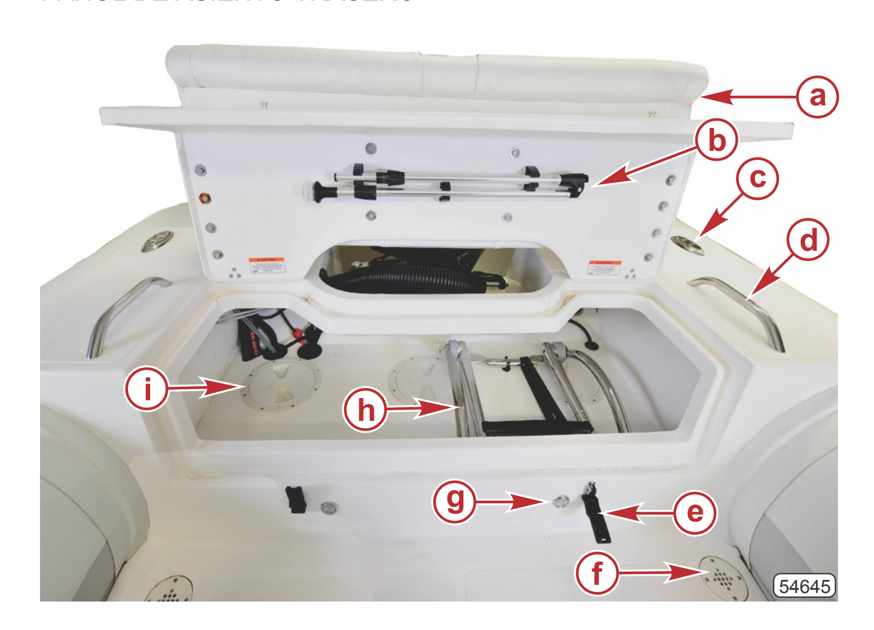


Puesto del timón

- **a -** Luces interiores
- **b -** Placa del fabricante
- **c -** Advertencia - calcomanía sobre movimiento de la hélice
- **d -** Respiradero
- **e -** Compartimento de almacenaje
- **f -** Advertencia - calcomanía sobre monóxido de carbono

COMPONENTES DE LA EMBARCACIÓN

PAÑOL DE ASIENTO TRASERO



- a - Cojín de asiento trasero
- b - Luz de ancla/popa
- c - Cornamusa de atraque (2)
- d - Manilla
- e - Pestillo de asiento trasero (2)
- f - Desagüe de piso (2)
- g - Luz interior (2)
- h - Escalerilla
- i - Cubierta de acceso al mecanismo (3)

TRANSPORTE

Remolque de la embarcación

Utilizar un remolque que sostenga correctamente el casco de la embarcación. Depositar la embarcación en el remolque de forma que descanse en posición estable sobre los apoyos del remolque.

La embarcación debe sujetarse bien al remolque. Sujetar la embarcación al remolque con correas de amarre. Apretar bien las correas para que la embarcación no se mueva. Proteger las cámaras internas de las cámaras de aire contra roces o daños producidos por las correas de amarre.

La embarcación debe remolcarse con el fueraborda inclinado hacia abajo, en una posición de funcionamiento vertical.

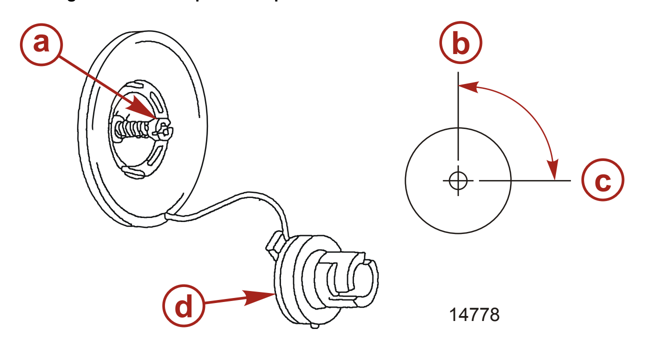
Si se requiere más distancia del suelo, el fueraborda se debe inclinar hacia arriba usando un dispositivo accesorio de soporte del motor. Solicitar las recomendaciones pertinentes al concesionario local. Puede ser necesaria una mayor separación del suelo en los cruces de ferrocarril, en las entradas a los garajes y para compensar el rebote del remolque.

Inflado

AVISO

Un inflado excesivo puede dañar las costuras o los tabiques divisorios. No usar un compresor para llenar las cámaras de aire.

IMPORTANTE: No inflar ni desinflar una sola cámara de aire cada vez. Al inflar o desinflar, mantener una presión equilibrada entre las diversas cámaras de aire para evitar tensiones o posibles daños en los diafragmas internos que las separan.



a - Vástago de válvula
b - Posición cerrada
c - Posición abierta
d - Tapa de válvula

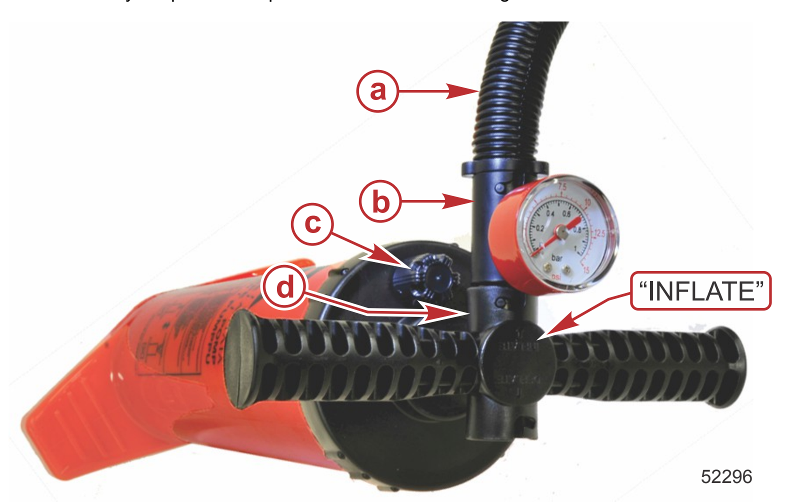
BOMBA MANUAL

La bomba manual puede accionarse en modalidad de acción simple o doble. Cerrar la válvula de la bomba para utilizarla en modalidad de acción doble. Abrir la válvula de la bomba para utilizarla en modalidad de acción simple.

La bomba manual tiene dos modos de funcionamiento: inflar y desinflar.

1. Insertar y bloquear el manómetro de aire en la toma de la manilla de la bomba rotulada "INFLATE" (Inflar).
2. Insertar y bloquear la manguera de la bomba de aire en el manómetro de aire.

3. Insertar y bloquear el adaptador de llenado en la manguera de la bomba de aire.



a - Manguera
b - Manómetro de aire
c - Válvula de acción doble / simple
d - Toma de inflado



a - Manguera de la bomba de aire
b - Adaptador de llenado

INFLADO DE LA EMBARCACIÓN

1. Inflar primero las cámaras de aire laterales y después la cámara de aire delantera. Inflar las cámaras de aire como sigue:
    a. Retirar las tapas de válvula, girándolas un cuarto de vuelta en sentido antihorario.
    b. Asegurarse de que los vástagos de válvula estén en posición cerrada. Empujar el vástago de válvula hacia adentro y girarlo hasta la posición cerrada.

c. Insertar y bloquear el adaptador de la manguera de aire en la válvula de aire.



a - Válvula de aire
b - Adaptador de la manguera de aire

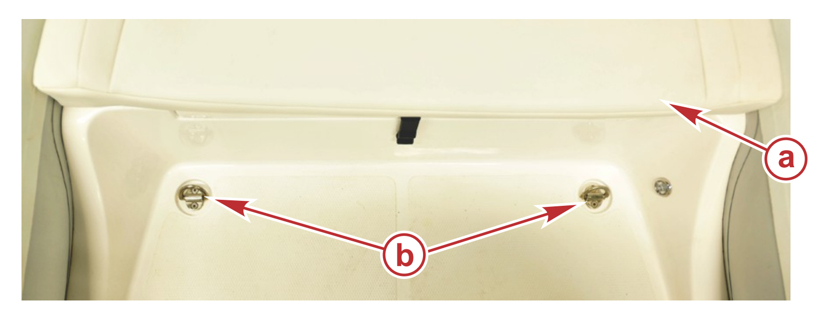
2. Comenzando por una de las válvulas de aire, inflar cada cámara solo hasta una cuarta parte de su capacidad.
3. Repetir el paso 2 para ir introduciendo la misma cantidad de aire en todas las cámaras hasta que alcancen la presión recomendada de 0,25 bar (3.6 psi). La presión puede medirse con el manómetro de aire incorporado a la bomba de aire o utilizando un manómetro de aire accesorio.
4. Después del inflado, instalar las tapas de válvula girándolas en sentido horario hasta que queden apretadas.

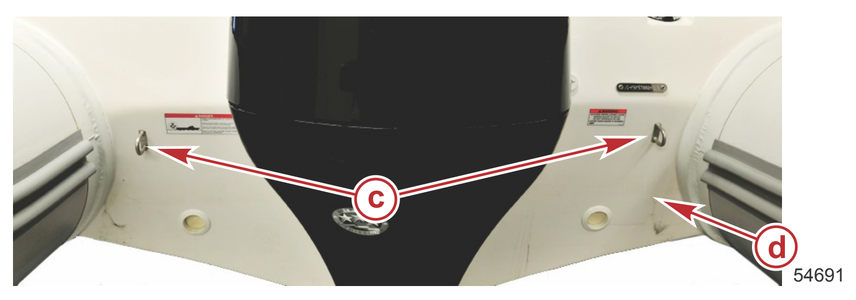
NOTA: *Tener siempre presente la presión del aire contenido en las cámaras. Como la presión del aire contenido en las cámaras aumenta a medida que sube la temperatura del mismo, la presión fluctuará en función de la temperatura del agua y de las condiciones atmosféricas.*
Una embarcación correctamente inflada puede experimentar una caída de la presión del aire cuando baje la temperatura. Añadir aire a las cámaras para aumentar la presión hasta el nivel especificado.
Además, una embarcación correctamente inflada puede llegar a contener demasiado aire si está al sol o si sube la temperatura. Esta situación deberá resolverse desinflando las cámaras de aire hasta alcanzar la presión especificada.

Elevación de la embarcación con un torno de izar pesos

1. Retirar todo el equipo de la embarcación.
2. Comprobar que no haya nadie a bordo durante la elevación.

3. Fijar correas a los cuatro anillos de elevación acoplados al casco.





- **a -** Cubierta superior de proa
- **b -** Anillos de elevación delanteros
- **c -** Anillos de elevación traseros
- **d -** Peto de popa

4. Ajustar las correas para que la embarcación quede nivelada al elevarse.

Lista de comprobaciones previas al funcionamiento

- Comprobar la presión de inflado de las cámaras de aire.
- Eliminar cualquier obstrucción de las válvulas de drenaje (imbornales).
- Comprobar que el tapón del drenaje del peto de popa esté totalmente cerrado (girarlo a la derecha hasta que quede apretado).
- Comprobar que el fueraborda esté bien sujeto al peto de popa.
- Averiguar la capacidad de combustible y la autonomía del fueraborda.
- Comprobar el buen funcionamiento del interruptor de parada de emergencia del fueraborda. Consultar **Información general – Interruptor de parada de emergencia.**
- Asegurarse de que la embarcación no está sobrecargada. No superar el número máximo de pasajeros ni la capacidad de carga. Consultar la placa de capacidad de la embarcación.
- Asegúrese de que haya un dispositivo de flotación personal fácilmente accesible y de tamaño adecuado para cada persona a bordo de la embarcación. Lo exige la ley.
- Compruebe que haya paletas en la embarcación por si falla el motor.
- Comprobar que el piloto conoce los procedimientos operativos, de uso de la embarcación y de navegación segura.
- Comprobar que hay un salvavidas en forma de anillo flotante para lanzarlo a una persona que se encuentre en el agua.

- Acomodar la carga y los pasajeros en la embarcación de tal manera que su peso quede uniformemente distribuido y que cada pasajero se siente en un asiento adecuado o en el suelo. Consultar **Carga**.
- Instruir al menos a un pasajero a bordo sobre los conocimientos básicos para arrancar y hacer funcionar el fueraborda en caso de que el piloto quede inhabilitado o se caiga al agua.
- Antes de partir, comunicar a alguien el destino y el momento previsto del retorno.
- No pilotar la embarcación bajo los efectos del alcohol o de drogas. Es ilegal.
- Informarse sobre las aguas y la zona en que se prevé navegar: mareas, corrientes, bancos de arena, rocas y otros riesgos.

Carga

IMPORTANTE: No superar el número máximo de pasajeros ni la capacidad de carga de la embarcación. Consultar el número máximo de pasajeros y la capacidad de carga en la tabla de especificaciones de este manual o en la placa del fabricante instalada en la embarcación.

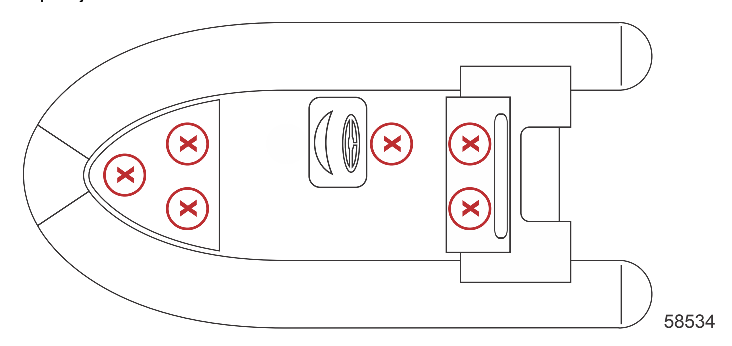
Colocar y distribuir uniformemente la carga en la embarcación para ayudar a compensar el peso del fueraborda.

ASIENTOS DE PASAJEROS

Estar sentado en el tubo de flotabilidad durante la navegación entraña el peligro de salir despedido en los giros cerrados o en aguas agitadas. El motor o la hélice pueden golpear a quien se cae de una embarcación en movimiento.

El piloto y los pasajeros deberán ocupar un asiento, arrodillarse o sentarse dentro de la embarcación durante la travesía, y utilizar los asideros disponibles para sujetarse. Durante la navegación, el piloto debe usar siempre el interruptor de parada de emergencia.

Distribuir los pasajeros uniformemente en la embarcación.



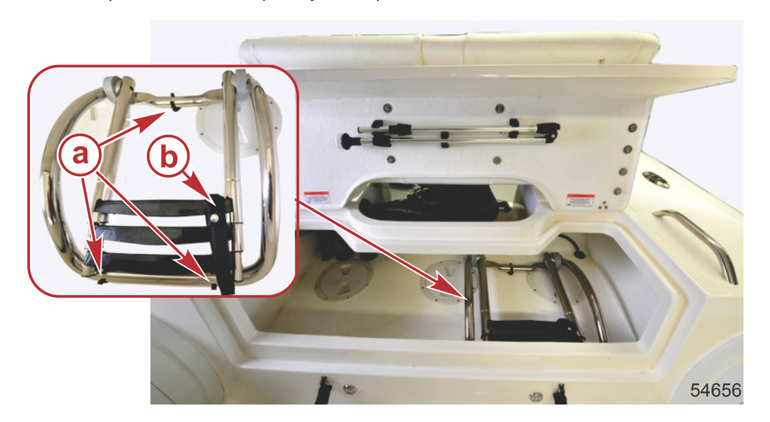
X = posición de ocupante

Funcionamiento y almacenaje de la escalerilla

INSTALACIÓN

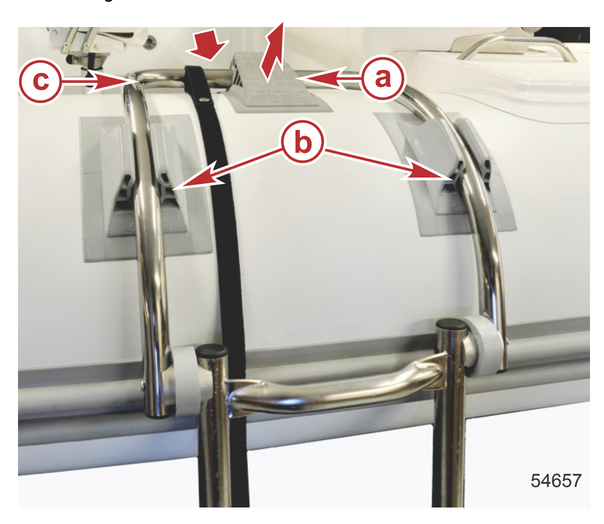
1. Desprender la escalerilla de las tres pinzas que la sujetan en el pañol de banco.

2. Desprender la correa que sujeta los peldaños de la escalerilla.



a - Pinzas de almacenaje
b - Correa

3. Fijar la correa al peldaño inferior y sujetarla con el cierre a presión.
4. Situar la barra superior de la escalerilla cerca de la pinza superior.
5. Elevar la pinza ligeramente e introducir la barra superior en la pinza superior.
6. Introducir cada barra lateral de la escalerilla en las pinzas laterales hasta que queden bloqueadas en su lugar.

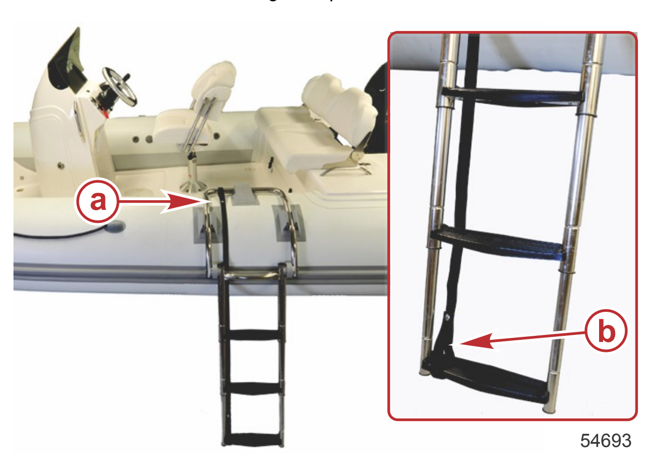


a - Pinza superior
b - Pinzas laterales
c - Barra superior

EXTRACCIÓN Y ALMACENAJE

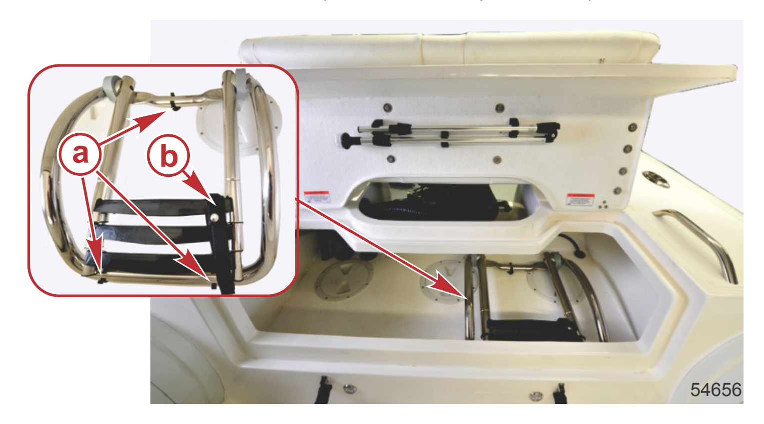
1. Desprender las barras laterales de la escalerilla de las pinzas laterales.

2. Utilizando la correa, recoger los peldaños.



a - Correa enrollada en la barra superior
b - Correa enrollada en el peldaño inferior

3. Desprender la barra superior de la escalerilla de la pinza superior.
4. Desprender la correa del peldaño inferior.
5. Envolver la correa en los peldaños recogidos. Sujetar la vuelta final con el tejido de ojales y ganchos (Velcro®).
6. Almacenar la escalerilla en el pañol de banco, sujeta con tres pinzas.



a - Pinzas de almacenaje
b - Correa

Funcionamiento de la válvula de drenaje

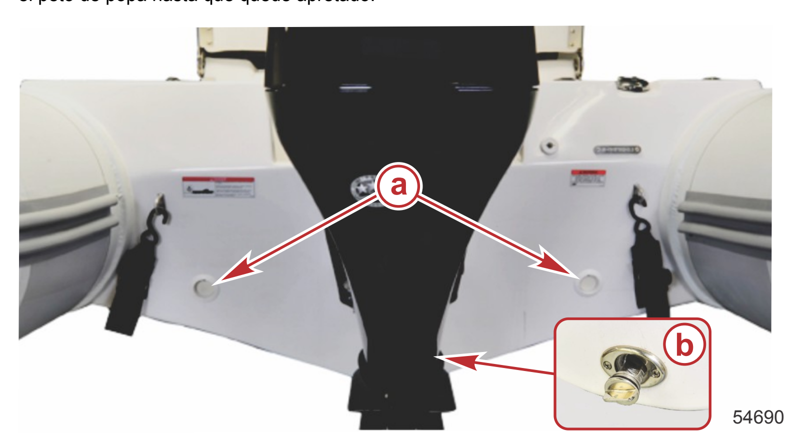
La embarcación inflable cuenta con dos tipos de válvulas de drenaje.

IMBORNAL

Hay dos imbornales en el peto de popa. Los imbornales permiten el desagüe automático de la cubierta a través del peto de popa.

VÁLVULA DE DRENAJE DEL PETO DE POPA

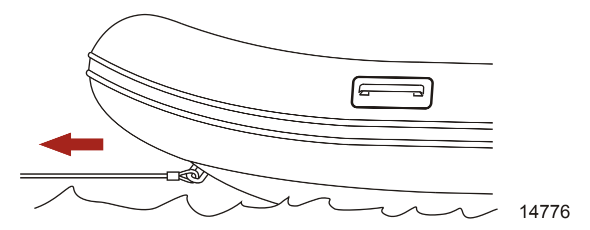
Cuando la embarcación esté fuera del agua, subir la proa más que la popa. Girar el tapón de drenaje del peto de popa en sentido antihorario hasta que se abra por completo para que salga el agua. Cuando haya salido el agua, insertar el tapón de drenaje en el peto de popa y girar el tapón en sentido horario, introduciéndolo en el peto de popa hasta que quede apretado.



a - Imbornal
b - Drenaje (posición abierta)

Remolque

Si otra embarcación va a remolcar la embarcación inflable, ésta debe estar vacía. Retirar el fueraborda, el depósito de combustible y el equipo. Sujetar un solo cabo de remolque a la argolla de amarre, situada en la parte delantera del casco, y remolcar la embarcación a baja velocidad.



Una cámara de aire se desinfla accidentalmente

Si una cámara de aire se desinfla accidentalmente durante la navegación, desplazar el peso al lado opuesto de la misma y dirigirse lentamente hacia tierra.

FUNCIONAMIENTO

Varado

No meter la embarcación en la playa con el motor en marcha ni arrastrarla sobre piedras, arena o gravilla. Puede dañarse el tejido y/o el casco.

Procedimiento de limpieza

SUPERFICIES DEL TEJIDO

Inflar las cámaras de aire. Limpiar el tejido con una solución de jabón suave y agua dulce. Enjuagarlo con agua dulce y secarlo bien.

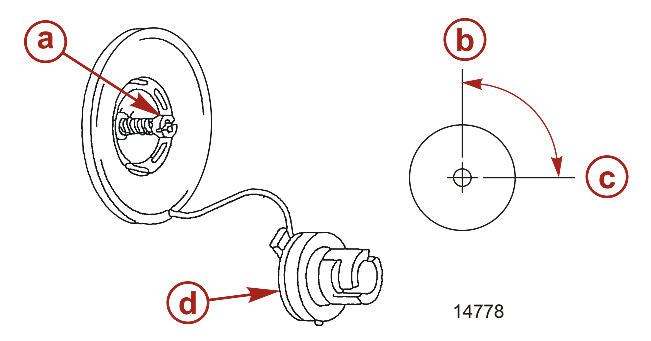
Abrir la válvula de drenaje. Eliminar con una manguera los residuos que pueda haber en el interior. Lavar con jabón y agua el interior, incluido el Air Deck®. Limpiar cualquier residuo que pueda haber en la válvula de drenaje. Enjuagarla con agua dulce y secarla bien.

NOTA: *Los vertidos de gasolina deben limpiarse inmediatamente para que no se dañe el tejido ni el Air Deck®.*

IMPORTANTE: No aplicar protector para vinilo al tejido de la cámara de aire. Las sustancias químicas de los protectores pueden resecar el tejido.

Desinflado

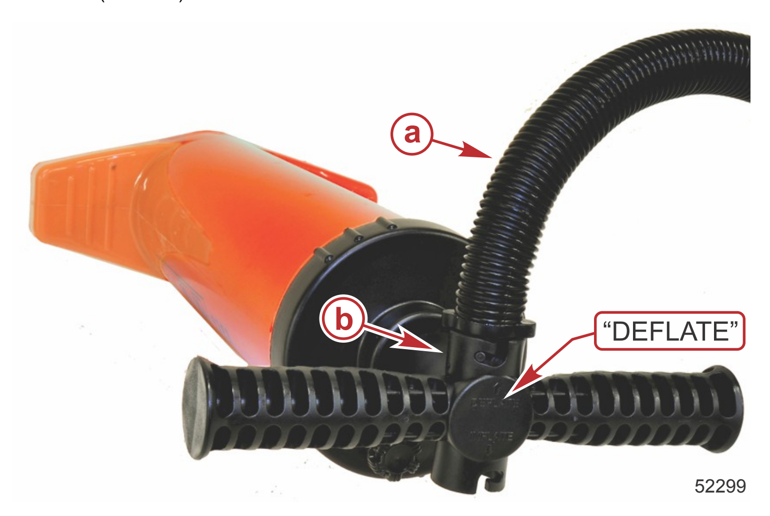
IMPORTANTE: Desinflar las cámaras de aire laterales al mismo tiempo. Al desinflar, mantener una presión equilibrada entre las diversas cámaras de aire para evitar tensiones o posibles daños en los diafragmas internos que las separan.



a - Vástago de válvula
b - Posición cerrada
c - Posición abierta
d - Tapa de válvula

1. Retirar la tapa de válvula, girándola un cuarto de vuelta en sentido antihorario.
2. Empujar el vástago de válvula hacia adentro y desinflar la cámara de aire delantera en una cuarta parte de su capacidad.
3. Empujar los vástagos de válvula hacia adentro en las cámaras laterales y liberar la presión de aire en una cuarta parte de su capacidad.
4. Repetir este procedimiento para desinflar todas las cámaras de aire por un igual.
5. Empujar el vástago de válvula hacia adentro y girar el vástago un cuarto de vuelta en sentido horario para bloquear la válvula en la posición abierta.
6. Extraer el aire restante con la bomba manual en modo de desinflar.

a. Insertar y bloquear la manguera en la toma de la manilla de la bomba rotulada "DEFLATE" (Desinflar).



a - Manguera
b - Toma para desinflar

b. Insertar y bloquear el adaptador de llenado de la bomba de aire en la válvula de la cámara de aire.

REPARACIONES

Información general sobre reparaciones

El propietario puede realizar pequeñas reparaciones, si respeta las instrucciones facilitadas al efecto. Los desgarres o agujeros mayores de una pulgada, o cuando el parche cubre una costura, necesitan reparaciones realizadas por profesionales.

El equipo de reparaciones incluido en la embarcación es para trabajos con adhesivo de un solo componente y debe utilizarse en pequeñas reparaciones de emergencia.

La embarcación inflable está fabricada con tejidos de PVC o CSM. Asegurarse de utilizar el adhesivo y los parches correctos al efectuar reparaciones del tejido.

IMPORTANTE: Asegurarse de utilizar el adhesivo y los parches correctos al efectuar reparaciones del tejido. El adhesivo y los parches para tejidos de PVC no pueden utilizarse en los de CSM, y viceversa.

Reparación de cámaras de aire – Tejido de CSM

⚠ ADVERTENCIA
Evitar lesiones graves o mortales causadas por un incendio, una explosión o envenenamiento. Los adhesivos y disolventes para reparar las embarcaciones inflables son tóxicos y muy inflamables. Como precaución de seguridad, se recomienda trabajar siempre en el exterior o en un área bien ventilada y lejos de llamas vivas, chispas o aparatos con luces piloto. Respirar las emanaciones o el contacto con la piel pueden ser peligrosos para la salud. No respirar las emanaciones y evitar el contacto con la piel y los ojos utilizando una mascarilla provista de filtro de carbono y equipos de protección sobre todas las áreas expuestas del cuerpo.

El equipo de reparaciones incluido en la embarcación es para trabajos con adhesivo de un solo componente y debe utilizarse en pequeñas reparaciones de emergencia. Una reparación permanente requiere un adhesivo de dos componentes para CSM. Mercury Marine suministra este adhesivo de dos componentes y los parches.

Los pinchazos y los desgarres pequeños de las cámaras de aire hasta un máximo de 1 cm (0.393 in.) pueden repararse en caso de emergencia. Para superficies más extensas, o si el parche cubre una costura, se necesita un profesional que realice su trabajo en un taller de reparación de embarcaciones inflables. El concesionario local de Mercury puede facilitar los datos del taller más próximo.

Para que la aplicación del adhesivo brinde resultados óptimos la humedad relativa debe ser inferior al 60 %, la temperatura ambiente ha de ser de 18-25 °C (65-77 °F) y la embarcación no puede estar al sol.

Recortar un parche de dimensiones suficientes para cubrir el área dañada dejando al menos 38 mm (1.5 in.) por todos los lados. Centrar el parche sobre el área dañada y trazar el contorno del parche con un lápiz. Aplicar cinta adhesiva en todo el perímetro del parche contorneado para asegurar una línea de adhesivo firme y limpia.

Con papel de lija del 100 o una piedra pómez, raspar la zona del parche en la embarcación y también la parte posterior del parche. Al lijar, solo hace falta eliminar por frotación la superficie exterior protectora del tejido hasta que aparezca un acabado sin brillo.

Aplicar disolventes de limpieza de tolueno o toluol a las superficies lijadas. No permitir el contacto del disolvente con la piel.

ADHESIVO DE UN SOLO COMPONENTE (SOLO REPARACIONES DE EMERGENCIA)

Seguir las instrucciones del tubo de pegamento.

ADHESIVO DE DOS COMPONENTES

Mezclar un lote de adhesivo según las instrucciones facilitadas con el mismo. No permitir el contacto del adhesivo con la piel. Cuando el adhesivo esté totalmente mezclado, dejarlo asentar un rato para que se active el catalizador. Si el tiempo de asentamiento no es suficiente, la adherencia al tejido será defectuosa.

REPARACIONES

Aplicar dos capas finas de adhesivo con un cepillo de cerdas cortas en círculos tanto en la cara posterior del parche como en el área dañada de la embarcación. Esperar a que la primera capa se seque completamente (aproximadamente 15 minutos) antes de aplicar la segunda capa. Cuando la segunda capa esté pegajosa, aplicar el parche en el área preparada y presionar firmemente. Utilizar un objeto de superficie lisa (la parte posterior de una cuchara funciona bien) para expulsar las burbujas de aire que hayan quedado atrapadas bajo el parche, desde el centro hacia el exterior del parche.

Tras retirar la cinta adhesiva, limpiar con disolvente cualquier exceso de adhesivo, colocar una pesa de 4-5 libras sobre el parche y dejar que se seque durante 24 horas antes de inflar la cámara de aire reparada.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenaje

NOTA: *Limpiar la embarcación y enjuagarla con agua dulce antes de colocarla en almacenaje prolongado. Consultar al* ***Procedimiento de limpieza****.*

IMPORTANTE: Para evitar el cambio de color del tejido a causa de la vegetación marina o las aguas contaminadas, no dejar la embarcación en el agua durante períodos prolongados

Limpiar el tejido de la embarcación y el suelo del Air Deck como indique el **Procedimiento de limpieza** en la sección **Mantenimiento**. Secar bien la embarcación después de lavarla.

La embarcación puede almacenarse inflada o desinflada. Almacenar la embarcación en una zona fresca y seca, donde no esté demasiado expuesta al sol.

Cubrir la embarcación para bloquear la exposición directa a la luz del sol cuando vaya a almacenarse al aire libre durante un período prolongado.

ASISTENCIA DE SERVICIO AL PROPIETARIO

Servicio local de reparación

En caso de que su motor fuera de borda necesite servicio, llévelo siempre a su distribuidor autorizado local. Sólo su distribuidor tiene los mecánicos certificados, el conocimiento, las herramientas y equipos especiales, y las piezas y accesorios legítimos para realizar el servicio correcto de su motor, si fuera necesario hacerlo. Ellos conocen su motor mejor que nadie.

Servicio lejos de la localidad

Cuando se esté lejos del concesionario local y se necesite el servicio, ponerse en contacto con el concesionario autorizado más cercano. Consultar las páginas amarillas del directorio telefónico. Si por alguna razón no puede obtener servicio, póngase en contacto con la Oficina de Servicio de Mercury Marine.

Consultas sobre piezas y accesorios

Todas las consultas relacionadas con piezas y accesorios originales deben dirigirse al concesionario de la zona. El concesionario posee la información necesaria para solicitar las piezas y accesorios. Cuando se le consulte sobre piezas y accesorios, el concesionario necesita el modelo y el número de serie para pedir los artículos correctos.

Asistencia de servicio

SERVICIO DE REPARACIÓN LOCAL

Si se necesita servicio para una embarcación equipada con un fueraborda Mercury, llevarla al concesionario. Únicamente los concesionarios autorizados se especializan en los productos Mercury y disponen de los mecánicos formados en fábrica, las herramientas y equipo especiales, y las piezas y accesorios Quicksilver legítimos para realizar el mantenimiento adecuado del motor.

NOTA: las piezas y los accesorios Quicksilver están diseñados y fabricados por Mercury Marine específicamente para este equipo motor.

SERVICIO LEJOS DE LA LOCALIDAD

Cuando se esté lejos del concesionario local y se necesite el servicio, dirigirse al concesionario más cercano. Si, por cualquier razón, no puede realizarse el servicio, consultar al Centro de servicio regional más cercano. Fuera de Estados Unidos y Canadá, dirigirse al Centro de servicio internacional de Marine Power más cercano.

ROBO DEL EQUIPO MOTOR

Si roban el equipo motor, informar inmediatamente a las autoridades locales y a Mercury Marine sobre el modelo y el número de serie, y a quién se debe avisar en caso de que se recupere. Esta información se archiva en una base de datos en Mercury Marine para ayudar a las autoridades y concesionarios en la recuperación de los equipos motores robados.

ATENCIÓN NECESARIA TRAS LA INMERSIÓN

1. Antes de la recuperación, dirigirse a un concesionario de Mercury.
2. Una vez recuperado, es necesario que un concesionario de Mercury efectúe inmediatamente las reparaciones necesarias para evitar que el equipo motor sufra daños graves.

ASISTENCIA DE SERVICIO AL PROPIETARIO

PIEZAS DE REPUESTO PARA EL MANTENIMIENTO

⚠ ADVERTENCIA
Evitar riesgo de fuego o explosión. Los componentes del sistema eléctrico, de encendido y de combustible de los productos Mercury Marine cumplen las normas estadounidenses e internacionales para minimizar los riesgos de incendio o explosión. No utilizar componentes de repuesto del sistema eléctrico o de combustible que no cumplan estas normas. Durante el servicio de los sistemas eléctricos y de combustible, instalar y apretar todos los componentes correctamente.

Los motores marinos se diseñan para que funcionen a máxima o casi máxima potencia durante la mayor parte de su vida. También deben funcionar tanto en agua dulce como salada. Estas condiciones precisan un gran número de piezas especiales.

CONSULTAS SOBRE PIEZAS Y ACCESORIOS

Dirigir todas las consultas relacionadas con las piezas y accesorios de repuesto Quicksilver al concesionario local. El concesionario dispone de la información necesaria para solicitar piezas y accesorios, si no están en almacén. Únicamente los concesionarios pueden adquirir piezas y accesorios Quicksilver genuinos de fábrica. Mercury Marine no vende a otros comerciantes ni a clientes minoristas. Al realizar consultas sobre piezas y accesorios, el concesionario necesita el **modelo de motor** y **los números de serie** para pedir las piezas correctas.

RESOLUCIÓN DE UN PROBLEMA

Es importante para el concesionario y para nosotros que los clientes queden satisfechos con el producto Mercury. Si se tiene algún problema, pregunta o inquietud referente al equipo motor, dirigirse al proveedor o a cualquier concesionario de Mercury. En caso de necesitar asistencia adicional:

1. Hablar con el gerente de ventas o de servicio del concesionario. Dirigirse al propietario del concesionario, si los gerentes de ventas o de servicio no pueden resolver el problema.
2. Si el concesionario no pudiera resolver alguna pregunta, inquietud o problema, dirigirse a la oficina de servicio de Mercury Marine para obtener asistencia. Mercury Marine trabajará con el usuario y el concesionario hasta resolver todos los problemas.

La oficina de servicio necesitará la siguiente información:

- Nombre y dirección del propietario del motor
- Teléfono de contacto durante el día
- Modelo y números de serie del equipo motor
- Nombre y dirección del concesionario
- Naturaleza del problema

INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA EL SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE DE MERCURY MARINE

Para solicitar asistencia, se puede llamar por teléfono, enviar un fax o una carta a la oficina de la zona geográfica correspondiente. Incluir el número de teléfono durante el día con la correspondencia enviada por correo o fax.

Estados Unidos y Canadá		
Teléfono	Inglés +1 920 929 5040 Francés +1 905 636 4751	Mercury Marine W6250 Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Fax	Inglés +1 920 929 5893 Francés +1 905 636 1704	
Sitio web	www.mercurymarine.com	

ASISTENCIA DE SERVICIO AL PROPIETARIO

Australia y Pacífico		
Teléfono	+61 3 9791 5822	Brunswick Asia Pacific Group 41–71 Bessemer Drive Dandenong South, Victoria 3175 Australia
Fax	+61 3 9706 7228	

Europa, Oriente Próximo y África		
Teléfono	+32 87 32 32 11	Brunswick Marine Europe Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Bélgica
Fax	+32 87 31 19 65	

México, América Central, América del Sur y Caribe		
Teléfono	+1 954 744 3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 EE.UU.
Fax	+1 954 744 3535	

Japón		
Teléfono	+072 233 8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho, Sakai-ku Sakai-shi, Osaka 590-0984, Japón
Fax	+072 233 8833	

Asia, Singapur		
Teléfono	+65 65466160	Brunswick Asia Pacific Group T/A Mercury Marine Singapore Pte Ltd 29 Loyang Drive Singapur, 508944
Fax	+65 65467789	

Pedido de documentación

Antes de pedir documentación, tener a mano la siguiente información sobre el equipo motor:

Modelo		Número de serie	
Potencia		Año	

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ

Si se desea documentación adicional sobre un equipo motor Mercury Marine, consultar al concesionario de Mercury Marine más próximo o dirigirse a:

Mercury Marine		
Teléfono	Fax	Correo
(920) 929-5110 (solo EE. UU.)	(920) 929-4894 (solo EE. UU.)	Mercury Marine Attn: Publications Department P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54935-1939

ASISTENCIA DE SERVICIO AL PROPIETARIO

FUERA DE ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ

Dirigirse al centro de servicio autorizado de Mercury Marine más próximo si se desea pedir documentación adicional que esté disponible para un equipo motor concreto.

Enviar el siguiente formulario de pedido con pago a:	Mercury Marine Attn: Publications Department W6250 West Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Enviar a: (Copiar este formulario con letras de imprenta o a máquina–Ésta es la etiqueta de envío)	
Nombre	
Dirección	
Ciudad, Estado, Provincia	
Código postal	
País	

Cantidad	Artículo	Número de inventario	Precio	Total
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			.	.
			Importe total	.